LOCOV
LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu
De directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Dhr. Ir. J.M. Fukken
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon
Arnoud Frerichs

Doorkiesnummer
[illegible]

Datum
17 juni 2013

Bijlage(n)
-

Ons kenmerk
Locov 2013-125637

Uw kenmerk
IenM/BSK-2013/61435

Onderwerp
Advies wijzigingen huidige vervoerconcessie hoofdrailnet

Geachte heer Fukken,

U heeft ons, de consumentenorganisaties in het Locov, op 21 mei j.l. advies gevraagd over voorgenomen wijzigingen in de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Met deze brief gaan wij van harte in op uw verzoek.

1. Reisinformatie

Wij hopen en verwachten dat de reisinformatie op de stations via schermen en omroep zal verbeteren, nu de bijbehorende taken weer in één hand zijn gekomen. Dit geldt zeker voor de informatievoorziening bij ontregelingen. Wij ondersteunen uw uitgangspunt om de afspraken die IenM met ProRail had, één op één toe te passen op NS. Ons advies hierover is dan ook positief.

Wij plaatsen wel een kanttekening. Door de overdracht is NS ook informatietaken ten behoeve van reizigers op treindiensten van regionale vervoerders gaan uitvoeren. Voorheen voerde ProRail deze diensten uit. De kwaliteit van de prestaties wordt onder meer beoordeeld met behulp van het klantoordeel over informatie. NS meet vanzelfsprekend alleen het oordeel van reizigers op het hoofdrailnet. Wij vinden het wenselijk, dat voortaan ook het oordeel van reizigers op de regionale treindiensten bij de verantwoording van de prestaties m.b.t. reisinformatie op de stations wordt betrokken. Dit oordeel wordt al gemeten in de OV-klantenbarometer van het KpVV ('informatie algemeen' en 'informatie vertragingen'). Deze klantoordelen zullen echter niet voor de volle honderd procent worden bepaald door de activiteiten die nu van ProRail naar NS zijn overgegaan.

Wij vernemen graag of u onze opvatting deelt en zo ja, op welke wijze u de prestatiekwaliteit van NS op de regionale treindiensten wilt monitoren.

Secretariaat
Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999
Telefax (070) 456 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

2. Extra tariefruimte ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief

Bij de invoering van de OV-chipkaart is een tariefknip geïntroduceerd tussen verschillende vervoerbedrijven. Deze tariefbreuk werkt kostenverhogend voor treinreizigers die overstappen tussen verschillende vervoerders. Voor de vervoerders leidt zij tot meeropbrengsten ten opzichte van het gebruik van papieren kaartjes. Een deel van deze kostenverhoging of meeropbrengst bestaat uit het 'dubbel opstaptarief'.

Wij vinden het onterecht dat een reiziger een hogere prijs moet betalen, wanneer deze bij een overstap toevallig een andere vervoerder treft. Een compenseringsmaatregel moet de reizigers dan ook daadwerkelijk compenseren voor de verhoging van de kosten. Deze maatregel dient in onze ogen dus niet gepaard te gaan met een andere maatregel, welke NS en andere vervoerders in staat stellen de door hen geclaimde meeropbrengsten op andere wijze bij de reiziger te incasseren. Wij adviseren over dit onderdeel van de concessiewijziging dan ook negatief.

Wij plaatsen verder bij de maatregel en de motivering ervan nog de volgende kanttekeningen.

a. Wij waarderen de inspanningen om het 'dubbel opstaptarief' in de treinketen te elimineren. Het 'dubbel opstaptarief' is echter – zoals wij al vaker hebben betoogd – niet bepaald het grootste kosteneffect van de tariefknip voor de reiziger. Het verlies aan afstandsdegressie door een tariefknip veroorzaakt op langere reizen aanzienlijk grotere kostenstijgingen. Deze kunnen gemakkelijk oplopen tot boven 10 euro bij een retourreis tweede klasse vol tarief (bijvoorbeeld op afstanden zoals Coevorden - Schiphol of Arnhem - Maastricht).

   Naast het dubbel opstaptarief raak ook degressieverlies de reizigers. Ook op kleinere afstanden is dit relatief een groot bedrag. Alle reizigers die met meerdere vervoerders reizen betalen ondanks het wegnemen van het dubbel opstaptarief meer dan in de situatie van het papierenkaartje. Wij zijn dan ook verheugd dat de betrokken partijen inmiddels actief zoeken naar een oplossing daarvoor. Maar wij constateren tevens dat de nu geïmplementeerde oplossing de belangrijkste effecten voor de reiziger onaangeroerd laat.

b. Bij de toelichting op de tariefbreuk wordt gesteld, dat er oorspronkelijk een knip lag tussen de trein en het regionale OV. Met de komst van de OV-chipkaart zou deze knip zijn verschoven naar de treinketen. Wij begrijpen dat dit een vereenvoudigde weergave van regionaal verschillende situaties is, maar wij vinden de volgende nuances in dit beeld toch relevant:
   - In sommige regio's was allang sprake van tariefgemeenschap (zonder knip) tussen regionale trein- en busdiensten. In delen van Gelderland en Groningen was dat bijvoorbeeld al sinds de jaren '80 het geval. En in Groningen is hieraan met de OV-chipkaart juist een einde gekomen.
   - Ook in de grote steden bestond al sinds de jaren '80 tariefgemeenschap tussen NS en bus/tram/metro. Deze tariefgemeenschap is afgeschaft na de introductie van de OV-chipkaart. Dit heeft NS (en andere vervoerders) meeropbrengsten opgeleverd, die in de motivatie van de extra tariefruimte ongenoemd blijven.

- In grote delen van Nederland is de traditionele tariefknip tussen trein en bus bij de komst van de OV-chipkaart gewoon blijven bestaan. Dit betreft de treindiensten van NS, de regionale treindiensten in Friesland en Groningen en de Valleilijn.

c. In de adviesaanvraag wordt (op blz. 3) gesteld dat de compensatie van de vervoerders voor de (veronderstelde) opbrengstderving in lijn is met het advies van de commissie-Meijdam uit 2010. In het advies 'Het spoor naar slagkracht' (juni 2011) en de aanbiedingsbrief van de minister aan de Tweede Kamer hebben wij deze aanbeveling echter niet teruggevonden.

d. De wijze van doorberekening in de NS-tarieven zou op verschillende manieren kunnen worden uitgelegd. Wij gaan ervan uit dat de genoemde percentages in de jaren 2014 t/m 2016 niet cumulatief zijn, maar dat de extra tariefruimte in 2014 positief is en in 2015 t/m 2017 negatief, zodat geen sprake is van een blijvend effect op de NS-tarieven. Dit effect zal er dan wel zijn op de tarieven van de regionale vervoerders. Op ons advies heeft de wijze van uitleg dan ook geen invloed.

3. Stations

Wij hebben geen opmerkingen bij de toegevoegde stations.

Wanneer u behoefte heeft aan een nadere toelichting, dan zijn wij hier altijd toe bereid.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt